

## Felébred-e a tetszhalott? A záhonyi különleges gazdasági övezet története és lehetséges jövője

**KULCSSZAVAK:** Záhonyi vállalkozási övezet, közlekedéspolitika, gazdaságfejlesztés, területfejlesztés

**ABSZTRAKT:** Záhony határváros az ukrán–magyar határ mellett, melynek az 1990-es években a gazdasági és közlekedéspolitikai helyzete is alapvetően megváltozott. Lehetőség nyílt arra, hogy a térségben szabad vállalkozási övezetet létesítsen a kormányzat, de a megvalósítást a megyei gazdasági szereplők és a megyei politikusok megakadályozták. A program megvalósítása lehetőséget biztosított volna a térség, de tágabban akár a megye vagy az ország dinamikusabb társadalmi és gazdasági fejlődésére. A lehetőség – az övezet létesítésére – még fennáll, de fogy az idő, meg kell tenni a szükséges lépéseket, mert a szomszédos országok hasonló fejlesztéseinek megvalósulásával a pozitív hozadékok jelentősen mérséklődhetnek.

### *Záhony és térsége gazdasági és politikai változásai 1990-ig*

Záhony az 1870-es évekig jelentéktelen település volt. Gazdasági és politikai jelentőségét az adta, hogy tiszai átkelő volt, és – jó megközelíthetőségének köszönhetően több alkalommal – a nádori bíraskodásnak is helyet adott. A változást az 1873-ban a Magyar Északkeleti Vasúttársaság által kiépített vasútvonal létesítése hozta. Jellemző, hogy a vasútállomás neve a vasúttársaság alapítólevelében még Zsurk néven szerepelt.<sup>2</sup>

Záhony ekkor a Csap vasútállomás előtti megállóhely volt. Már a vasút építésének kezdetén felmerült a kelet-európai kapcsolatok kiépítése a Kárpátokon keresztül. Ebben az időben Galícia az Osztrák Császárság része volt, így a kapcsolatról a Magyar Északkeleti Vasútnak a Császári és Királyi Osztrák Államvasutakkal kellett megegyeznie, ami meg is történt 1884-ben.<sup>3</sup> A két társaság megállapodott egy vasúti áruszállításra és manipulálásra szolgáló vasúti csomópont kiépítéséről, működésének feltételeiről, szabályairól. A két társaság együttműködésének helyszíne a Vereckei-szoros térsége lett volna. Bár a megállapodás megvalósítását megfelelően előkészítették, a vasúti csomópont kiépítésére nem került sor (1. ábra).

<sup>1</sup> Főiskolai tanár, Általános Vállalkozási Főiskola, Társadalomismereti Tanszék, Budapest

<sup>2</sup> A Magyar Északkeleti Vasút építésének története. Budapest, 1984. Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Könyvtár. Ktj: D 1520.

<sup>3</sup> Magyar Északkeleti Vasút állandó jelleggel bíró szerződések gyűjteménye. Budapest, 1890. MMKM Könyvtár. Ktj: a 978. 648. oldal.

I. ábra. A Magyar Északkeleti Vasút 1857 és 1873 között megépített vasútvonalainak hálózata



Forrás: Horváth 2000.

Az első világháborút lezáró békeszerződés következtében Záhony határváros lett, annak minden előnyével és hátrányával.<sup>4</sup> Az új szerepkör azonban lényegi változást nem hozott a térség gazdasági és társadalmi életében, a település továbbra is periferikus jellegű maradt.

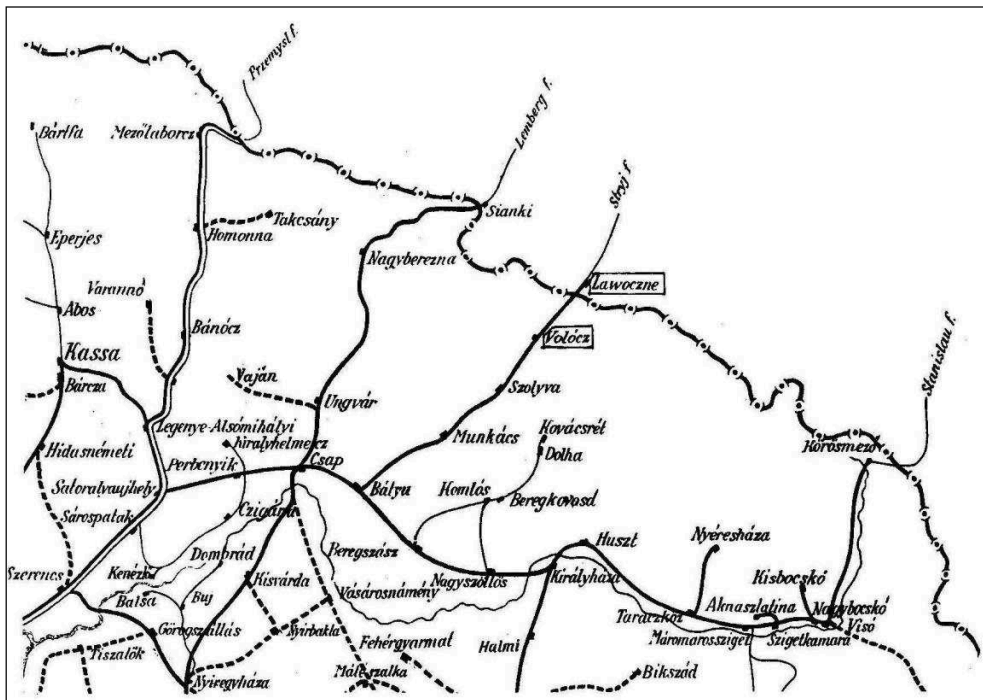
Az első bécsi döntés következtében<sup>5</sup> a kárpátaljai területek visszakerültek Magyarországhoz, így Záhony ismét távol került a határtól. A korábban ebben a térségben kiépített vasútvonalakat a háborús felkészülés jegyében megerősítették, így nagyobb teher- és forgalombírásiuk lettek. A német példát követve a Horthy-kormány 1940-ben kötött megállapodást a Szovjetunióval kereskedelmi szállításokról és átrakóállomás létesítéséről a Vereckei-szorosban<sup>6</sup> (az 1884-ben már kijelölt területre) (2. ábra). A magyar és a szovjet fél egyaránt érdekelt volt a kétoldalú kapcsolatok felvételében, fejlesztésében. Magyarország számára a korlátlan mezőgazdasági felvevőpiac és a korlátlan nyersanyagbázis volt a vonzó, a Szovjetunió pedig így juthatott hozzá fogyasztási cikkekhez, illetve bújhatott ki a gazdasági blokádnál. A Szovjetunió megtámadásával ez a lehetőség elveszett.

<sup>4</sup> Az 1921. évi XXXIII. törvénycikk.

<sup>5</sup> 1938. november 2. 1938. évi XXXIV. törvénycikk.

<sup>6</sup> Magyar Országos Levéltár, K 69-1941-50966 24. oldal.

2. ábra. A Csap–Munkács–Lawoczne-vasútvonalra 1940-ben tervezett két átrakóállomás (Valócz és Lawoczne, Vereckei-szoros)



Forrás: Horváth 2000.

A II. világháborút követően Záhony ismét határváros lett, a csehszlovák és szovjet hármass határnál. A tiszai vasúti híd felrobbantása miatt a vasútvonal nem üzemelt. A háborús jóvátételi megállapodások alapján a vasúti szállítások Sátorajújhelyen és Csehszlovákián keresztül érték el a szovjet határt. A csehszlovák vasút folyamatos szabotálása következtében a magyar szállítások késve érték el a határt, és ezért rendszeresen büntetést kellett fizetnie az országnak. A Magyar Nemzeti Bank javaslatára, a magyar fél kezdeményezésére hozták létre Záhonyban a vasúti átrakóállomást (ideiglenes jelleggel) a vasúti szállítások lebonyolítására a Szovjetunió felé.<sup>7</sup> A javaslat nemcsak sikeres volt, hanem lehetőséget is biztosított előbb a két ország között, majd a nemzetközi (Szovjetunió– európai országok, valamint Ázsia–európai országok) kereskedelmi szállítások lebonyolítására. Ezért a magyar és a szovjet fél Csap és Záhony között átrakóállomást létesített 1947-ben.<sup>8</sup> Az együttműködés feltételei megegyeztek a Horthy-kormány és a Szovjetunió között megkötött szerződésben foglaltakkal.

<sup>7</sup> Magyar Országos Levéltár, XIX-J-1-j SZU TÜK. 59/b. Jegyzőkönyvek összekötő megbeszélésekről 1945. VIII. 16–1946 I. 23. 135. oldal.

<sup>8</sup> Magyar Országos Levéltár XIX-J-1-a Külügy 1249.

A záhonyi vasúti átrakó forgalma, jelentősége folyamatosan emelkedett. A MÁV Debreceni Vasút-igazgatóságának kis határállomásából 1980-ra önálló vasút-igazgatósággá vált. A MÁV, mint országos nagyvállalat, mentesült a helyi és a megyei közigazgatási engedélyezési eljárások alól, ezért magának Záhony településnek és Szabolcs-Szatmár megyének a záhonyi vasúti fejlesztésekbe konkrét beleszólási lehetősége gyakorlatilag nem volt.

A változást az 1971. évi Országos Településhálózat-fejlesztési Terv<sup>9</sup> hozhatta volna meg a tanácsi közigazgatás számára. Ez alapján a záhonyi fejlesztéseket, illetve a – térséghez viszonyított – magasabb ellátási és életszínvonalat a térség szintjére kellett volna „lerontani”. Záhonyt a járási központ Kisvárdára fennhatósága alá rendelték. Ezt a folyamatot alapozta volna meg az első olyan fejlesztési terv, amely egy gazdasági övezet jellegű térségfejlesztési programot valósított volna meg<sup>10</sup>. A terv lényege az volt, hogy Záhonyban semmi sem változik, marad az átrakás, míg Kisvárdán, az átrakóállomás funkciójára alapozva, ipari központot létesítenek. A terv az itt bejövő és átrakott áruk feldolgozását irányozta elő, ám a forgalmi adatok nagy része titkos volt, illetve bizonytalan, mert a szállításokat (mennyiség, összetétel) minden esetben az éves kétoldalú tervtárgyalásokon egyeztették, illetve határozták meg. A programot a MÁV kategorikusan visszautasította.

A megyei vezetés úgy próbálta meg a helyi közigazgatást erősíteni a vasút-igazgatósággal szemben, hogy előbb nagyközséggé, majd 1989-ben, a közelében lévő három településsel összevonva, várossá nyilvánították Záhonyt. Ekkor még senki sem gondolta, hogy Záhony és térségének fejlődése egy év múlva megáll, sőt a térség rendkívüli gyorsasággal visszafejlődik.

### ***Záhony és térségének gazdasági és társadalmi változásai a rendszerváltást követően***

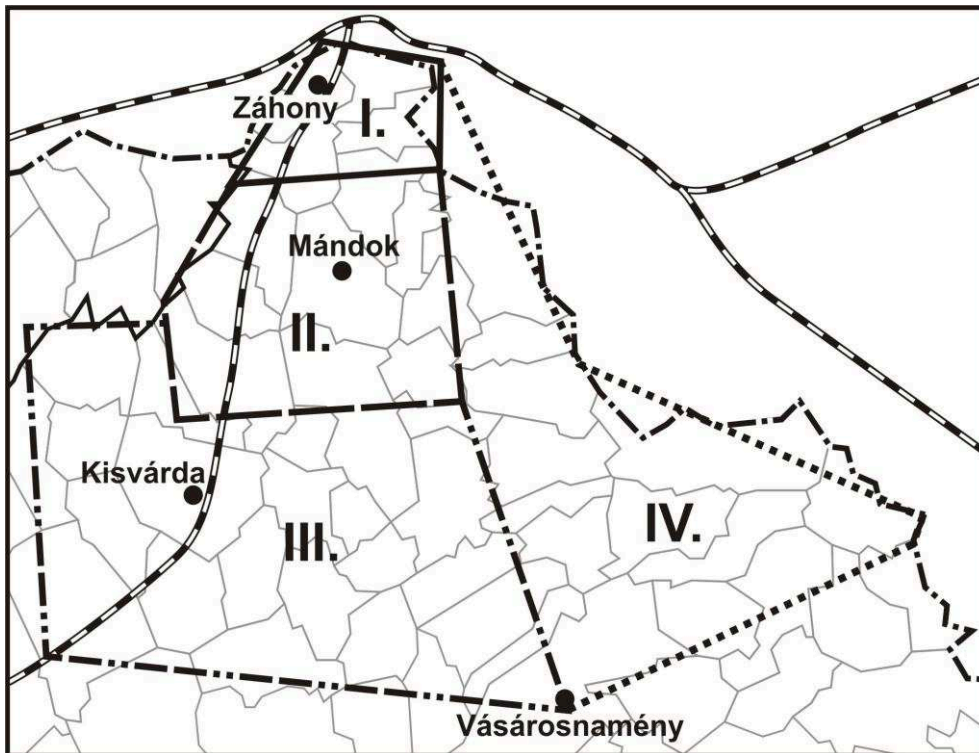
1990-et követően Záhony és a vasút jelentős megrázkódtatáson esett át. A rendszerváltás kormánya drasztikus nemzetközi gazdasági lépéseinek következtében a vasúti forgalom a 40 évvel korábbi szintre esett vissza. Ebben szerepet játszott a közlekedési minisztérium által alkalmazott vasúti szállítási tarifapolitika. A szovjet határtól az ország belseje felé a vasúti szállítás drasztikusan megrágult, ezért a térség áruáramlása a kamionforgalomra állt át. Miközben a vasúti átrakó kongott az ürességtől, a közúton 20 km-es kamionsor állt éveken keresztül, a közúti háttérszolgáltatások hiánya mellett.

A közútfejlesztési tervekkel a záhonyi térség közlekedéspolitikai jelentőségét csökkentették. Amíg Szlovákia és a Szovjetunió, majd Ukrajna a közlekedéslogisztikai csomópont megerősítését tervezte, addig Magyarország szétbontotta a meglévő egységet, így a vasúti átrakó forgalmának jelentős csökkentése mellett az M3-as autópályát Záhonytól kb. 60 km-rel távolabbra vezetné át a határon.

<sup>9</sup> 1006/1971 sz. MT-határozat (1971. március 16.) A Magyar Szocialista Munkáspárt határozatainak és dokumentumai 1967–1970. Szerk. Vass Henrik. Bp. 1974. Kossuth Könyvkiadó, 557–561.

<sup>10</sup> A tervezés vezetője Kálnoki Kis Sándor volt.

3. ábra. A záhonyi vállalkozási övezet területének változása



Forrás: a szerző saját szerkesztése (2013).

A város vezetése e folyamatokba nem nyugodhatott bele, és már 1991-ben felmerült, hogy Záhony térségében ismét „valamilyen” gazdasági övezetet létesítsenek a jövőben. 1993-ban nemzetközi konferenciát rendeztek – igen nagy érdeklődés mellett – akkor még „különleges gazdasági övezet” címmel. Legnagyobb meglepetésre több külföldi vállalkozó kész tanulmánytervvel érkezett a rendezvényre.<sup>11</sup>

A záhonyiak kezdeményezését felkarolta a területfejlesztésért akkor felelős minisztérium és a kormány, amely 1014/1994. (III. 4.) sz. határozatával döntött Záhony és térsége gazdasági fejlesztésének előkészítéséről. A kormánydöntés adott alapot a tanulmánytervek elkészítésére és néhány térségi beruházás megindítására. A tervek 1995-re elkészültek. A program megvalósítása azonban késett, és csak Horn Gyula, akkori miniszterelnök váratlan kijevei bejelentését követően indult el, ahol a magyar kormánydelegáció sajtótájékoztatóján bejelentette, hogy Záhonyban vállalkozási övezetet létesít a magyar kormány. Ezt követően egy héten belül elfogadta a kormány az 1046/1995. (VI. 13.) kormányhatározatot a Záhony és térsége gazdasági

<sup>11</sup> A legérdekesebb a washingtoni Heritage Foundation által készített tanulmány volt, amelyet izraeli-amerikai vállalkozók rendeltek meg. (Az övezet vámkülföld lett volna, ahol mindenki vállalkozó, és belépés csak útlevelemmel lehetséges.)

fejlesztését elősegítő intézkedésekről. A benyújtott, illetve elfogadott határozat (maig ismeretlen időpontban és helyen) jelentős változáson esett át, és az övezet határait jelentősen megváltoztatta.<sup>12</sup> A I. ütem területi telítődése után a II. ütem területén, majd a III. ütem területén folytatódott volna a beruházási program, ezen belül a III. ütem területe elsősorban a humánfejlesztéseknek adott volna otthont. Olyan területet is csatlakoztattak az eredeti tervhez, amelynek alkalmasságát senki nem vizsgálta előzetesen. E terület csaknem teljes egészében a Szatmár–Beregi Tájvédelmi Körzet területéhez tartozik, néhány szigorúan védett természeti értékkel (pl. barabási Öreg-hegy). Mint az később nyilvánvalóvá vált, ismét az autópálya-nyomvonal kijelölése körüli vita okozta a módosítást, ezzel a lépéssel akarták biztosítani az érintett politikai erők a „beregi nyomvonal” megerősítését (3. ábra).

A kormányhatározat megjelenését követően négy elkülönülő csoport markáns fejlesztési elképzelésekkel jelent meg, amiből később komoly ellentétek alakultak ki.<sup>13</sup>

1. A kormány által létrehozott *koordinációs bizottság*, ahol az Európai Unió rendszerén belül – elsősorban Írorszában – kialakult vállalkezési övezet működésének hazai jogszabályi kialakítása körül folyt a munka. A program lényege: az állam létrehoz egy övezetet működtető szervezetet, és a szervezeten keresztül minden vállalkozónak azonos kedvezményes feltételek mellett biztosít szabad vállalkozási lehetőséget. A MÁV mintegy „kikötői szolgáltatásként” a vasúti kiszolgálást végzi az övezet részére. A koordinációs bizottságnak nem állt rendelkezésére forrás külső szakértők, tanulmányterv-készítők finanszírozására, de még saját ülései megtartására sem. Ezért hiába keresték a külföldi ajánlattevők a koordinációs bizottságot, az érdemben nem tudott tárgyalni.
2. A *Magyar Beruházási és Fejlesztési Bank* úgy értelmezte a határozatot, hogy – mintha eddig semmi sem történt volna – önállóan dolgozott ki egy tervet a záhonyi fejlesztésekre. A program lényege: kialakításra kerül a Záhony–Nyíregyháza logisztikai körzet. Záhonyban továbbra is csak átrakás folyik, a termelő ipari beruházások pedig a nyíregyházi ipari parkban kerülnek megvalósításra.<sup>14</sup> A bank által létrehozott Záhony és Térsége Fejlesztése Kft. számára jelentős forrás állt rendelkezésre. A bank olyan tanulmánytervek elkészítését finanszírozta, amelyek érdekeinek megfeleltek, más érveket, észrevételeket nem vett figyelembe.
3. A *MÁV* vezetése úgy értelmezte a határozatot, hogy az övezet végül majd a MÁV vezetése alatt fog működni. Előbb belép a MÁV az övezetet működtető – az MBFB által létrehozott – szervezetbe, majd teljes egészében átveszi annak irányítását. A MÁV helyi vezetését zavarta, hogy elvesztheti korábbi, térségi hatalmi pozícióját, ezért tervet készítettett a záhonyi átrakó ukrán érdekek szerinti átalakítására.<sup>15</sup>

<sup>12</sup> Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Levéltár, Bajor Tibor gyűjteménye.

<sup>13</sup> Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Levéltár, Bajor Tibor gyűjteménye.

<sup>14</sup> A Záhony Vállalkozási Övezet Üzleti Konceptiója. Magyar Beruházási és Fejlesztési Bank Rt. 1995.

<sup>15</sup> Záhony mint a tervbe vett csapi vámszabad terület műszaki-gazdasági háttere. Budapest. 1992. augusztus.

4. A Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei *politikai vezetés és a megyei vállalkozók* előbb élesen tiltakoztak az övezet létrehozása ellen, majd megpróbálták azt saját hatáskörükbe vonni és érdekeik szerint átalakítani vagy ellehetetleníteni.<sup>16</sup> Ez az irányzat maradt meg legtovább (kulcsszereplői: a megyei iparkamara volt elnöke, egy országgyűlési képviselő, a megyei közgyűlés egyik tagja, a pénzügy-miniszter).

A záhonyi vállalkozási övezet 1995-től 2002-ig jogilag ugyan létezett, de semmilyen eredményt nem tudott felmutatni. Ezt a rendszeresen – évente – az éppen illetékes minisztérium az általa bekért tanulmány alapján megállapította, de azt már nem tette hozzá, hogy ennek oka az övezet működéséhez szükséges törvények hiánya. A kormány által létrehozott koordinációs bizottság 1998-ban megszűnt, a feladatát elvégezte: az övezet működését meghatározó jogszabálytervezeteket elkészítette, de ezeket a kormány nem nyújtotta be a Parlamentnek<sup>17</sup>.

Eközben a MÁV átalakítása és részleges privatizációja során döntő változások történtek Záhonyban. A záhonyi igazgatóság elvesztette önállóságát, sőt az igazgatóság különböző átrakási és üzemi egységei eltérő szakmai egység felügyelete alá kerültek, egyes egységei pedig a privatizáció során kikerültek a MAV fennhatósága alól. A legkirívóbb eset az, amikor Közép-Európa legmodernebb, már akkor számítógép által vezérelt rendező pályaudvarát (Fényeslitke Északi pu.) brutálisan szétverték, így biztosítva, hogy csak egyetlen rendező pályaudvar maradjon a térségben, ezzel monopolhelyzetbe juttatva annak bérlijét.

Megjelentek a térségben különböző tanulmánykészítő – elsősorban brit – vállalkozások. A brit nagykövetség aktív szerepet játszott a szervezésükben. Az International Project Counsellors Ltd. londoni székhelyű tanácsadó vállalkozás pl. – a záhonyi övezetprogramot felhasználva – a nyíregyházi fejlesztési programokban próbált pozíciót szerezni. A szakmai tartalom szempontjából a legjobb ajánlatot a Shannon Development, Ireland and Fere Consultants<sup>18</sup> vállalkozás tette, de a jelzett forráshiány következtében az ajánlat válasz nélkül maradt.

Az 1998-as választásokat megelőzően a kormány újabb övezeteket létesített a záhonyi övezet létrehozásának és működésének elemzése, a következtetések levonása és a szükséges alkalmassági vizsgálatok elvégzése nélkül, képviselői követelésekre. Majd a megalakuló kormány további övezeteket hozott létre, szintén megalapozatlanul. 2001-ben a Magyar Országgyűlés Területfejlesztési Bizottsága a gazdasági miniszter felkérésére jelentést készített a vállalkozási övezetekről. A jelentést a bizottság elfogadta, de érdemi lépésre nem került sor a közelgő választások miatt.

Időnként megjelent egy-egy magyar vállalkozói csoport is, de teljesen félreértelmezték a vállalkozási övezet lényegét, csak a kelet–nyugati kereskedelmi forgalom hasznának lefölözését szerették volna elérni. A tervük az volt, hogy megépítik a sa-

<sup>16</sup> A Miniszterelnöki Hivatal feljegyzései Horn Gyula miniszterelnök úr számára, 1995.

<sup>17</sup> A többször módosított 1996. évi XXI törvény a területfejlesztésről és rendezésről előírja, hogy a vállalkozási övezetek működését törvényben kell szabályozni, de ezt mind a mai napig nem teljesítették.

<sup>18</sup> Záhony Special Economic Zone Záhony, Hungary Submitted Jointly by Shannon Development, Ireland and Fere Consultants. Paris, 1996.

ját közlekedéslógisztikai központjukat, és majd minden nemzetközi kereskedelmi résztvevő ebben a központban raktároz, vámol stb. Nem akarták megérteni: a vállalkozási övezet lényege éppen az, hogy az állam kialakítja a mindenki számára egységes kedvezményes feltételeket, és mindenki a saját logisztikai központját, üzemét valósítja meg.

Az MBFB átalakulását követően a Záhonyi Kft. a Regionális Fejlesztési Holding Rt. tulajdonába került. A MÁV tulajdonrészhez jutott ugyan, de nem jutott olyan szerephez, hogy meghatározó módon tudja érvényesíteni érdekeit.

### *Az ezredfordulót követő további események*

2002-ben úgy tűnt, hogy változás következik be a záhonyi vállalkozási övezet életében. Az új magyar miniszterelnök – Medgyesi Péter – kormánydelegáció élén Moszkvába látogatott. Ismét felmerült az orosz igény, hogy Magyarországon keresztül (Lengyelországot kikerülve), illetve az országban – elsősorban Záhonyban – létesített raktárbázisok felhasználásával kereskedjenek Európával. Az orosz javaslat szerint a magyar vállalkozók Jekatyerinburgban, az orosz vállalkozók pedig Záhonyban létesíthettek volna – állami garanciák mellett – telephelyet, raktárbázist. Az aláírt beruházási szerződések megvalósítását a kormány megállította, mert a beruházásokat megvalósító orosz–magyar vegyes vállalatok vezetésébe a záhonyi fejlesztésekért felelős Záhony és Térsége Fejlesztési Kft. delegálta volna a magyar tagokat, és nem a pénzügyi, illetve gazdasági miniszter. Ennek következtében a Magyarországra tervezett orosz vállalkozási beruházások (konténer-pályaudvar, vámraktár stb.) Szlovákiában valósultak meg, Kassa térségében. Kassáig kiépült az orosz szabványra alapozott széles nyomtávú vasútvonal.

2002–2006 között a kormány gazdasági kabinetjének döntései alapján a MÁV a záhonyi térségben kezelésében lévő, de ki nem használt területeit átírással átadta volna a Záhonyi Kft. számára, így teremtve lehetőséget a térségben beruházások megindítására. Az ingatlanok átadását az RFH vezetése visszautasította. Szintén a gazdasági kabinet jóváhagyásával 200 millió Ft összeget biztosítottak a záhonyi fejlesztésekre. Az RFH vezetése kezdeményezte, de a kormány elutasította, hogy ezt az összeget – az orosz–magyar gazdasági kapcsolatok fejlesztésére hivatkozva – a záhonyi beruházási tervekhez hasonló beruházásokra, más térségben használják fel (pl. Nyírmeggyes). A fenti összeget a Pénzügyminisztérium zárolta, majd – az eredeti céltól eltérően – Záhony térségében a vasúti pálya felújítására használta fel.<sup>19</sup> A Záhony és Térsége Fejlesztése Kft. beruházások szervezésére tett minden jelentős erőfeszítését az RFH Rt. vezetése folyamatosan leállította.

Államtitkári kezdeményezésre létrehozták a Záhonyi Logisztikai Klasztert, amelynek tevékenysége következtében jelentősen megnehezültek az új vállalkozások betelepülési esélyei. A záhonyi programért felelős államtitkár és a kiemelt programokért felelős államtitkár a 2006-os költségvetéshez benyújtott módosító javaslatával kívánta megteremteni a lehetőséget a záhonyi fejlesztések tényleges megindí-

<sup>19</sup> 2261/2003. (X. 27.) kormányhatározat



tására. A költségvetési vitában a pénzügyminiszter (Veres János) elutasította a javaslatot, a két államtitkár is „elutasította” saját javaslatát, nemmel szavazott.<sup>20</sup>

2007-ben újra elővette a kormány Záhony kérdését.<sup>21</sup> A terv kormányegyeztetésénél az alábbi észrevételeket tették:<sup>22</sup>

1. A különleges gazdasági övezet fogalma nem szerepel sem a magyar, sem az európai jogban. A térség fejlesztésével kapcsolatosan már korábban, az 1990-es évek eleji tárcaközi szakmai vitában tisztázódott, hogy az Európai Unió előírásainak a „vállalkozási övezet” elnevezés felel meg leginkább mind tartalmilag, mind formailag. Helyesebb lenne visszatérni ehhez az elnevezéshez.
2. Az előterjesztés „Előzmények” fejezete csak a tárgyi előterjesztés közvetlen előzményeivel foglalkozik, s nem tér ki a témával szorosan összefüggő történésekre. Az előterjesztésnek figyelembe kellett volna vennie a témával kapcsolatos korábbi intézkedéseket, s arra kellett volna épülnie.
3. Az előterjesztés nem vette figyelembe az EK-szerződés 87. cikkelyét, a területfejlesztési törvényt, a záhonyi vállalkozási övezetre vonatkozó kormányzati intézkedéseket, az övezetre készült számtalan tanulmányt. Azt a megtevésztő álláspontot erősítette, hogy itt egy új programról van szó. Nem rendelkezett az eddigi folyamatok lezárásáról, folytatásáról, módosításáról. A záhonyi program irányítását megkettőzte úgy, hogy nem rendelkezett a korábban létrehozott Záhony és Térsége Fejlesztési Kft. sorsáról. Így – ha az előterjesztés elfogadásra került volna – működhetett volna egy 1995-ben a záhonyi térség fejlesztésére alapított, az RFH Rt. felügyelete alatt tevékenykedő kft., és lett volna egy 2007-ben a záhonyi térség fejlesztésére létrehozott miniszterelnöki biztosság, szintén az RFH Rt. koordinációjában.

A kormány az észrevételek ellenére, a feltételeken nem változtatva, az előterjesztést elfogadta. Kinevezte a program vezetőjévé Kálnoki Kis Sándort, aki már 1975-ben vezette az akkor is félbemaradt záhonyi fejlesztési programot. A tervek tartalmában annyi változás történt, hogy a 2007-es verzióban az átrakás Záhonyban, a feldolgozás és a kapcsolódó ipari beruházások Nyíregyházán valósulnának meg. A beruházók számára ezek a tervek értelmezhetetlenek voltak, így ez a program is megbukott.

2009-ben Veres János pénzügyminiszter és Kóka János gazdasági és közlekedési miniszter bejelentette, hogy Komoróban tiszai hajókikötőt és Fényeslitkén ipari parkot létesít a kormány, a záhonyi vállalkozási övezet keretében. Ez a terv több elmentmondást is tartalmaz.

1. A Tisza Komoróig nem hajózható az év minden évszakában. Vagy duzzasztani szükséges – ez ma Magyarországon nem elfogadott eljárás –, vagy mederkotrás mellett folyamatosan szükíteni kell a mederszélességet, így biztosítva a hajózhatóságot, ami meglehetősen költséges eljárás.

<sup>20</sup> Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Levéltár. Bajor Tibor gyűjteménye.

<sup>21</sup> 6/2007. (I. 8.) ME-határozat a záhonyi térség komplex fejlesztését elősegítő miniszterelnöki megbízott kinevezéséről.

<sup>22</sup> Észrevételek „A Záhony Különleges Gazdasági Övezet fejlesztési programja”-ra vonatkozó GK-NFÜ előterjesztésre. 2007. május 2.

2. A Fényeslitkei Ipari Park kialakításának terve nem nyugodott biztos alapokon. A Miniszterelnöki Hivatal egy 2004-ben megrendelt tanulmány alapján a 40 ha méretű ipari park kialakítására Záhony külterületén 130-140 millió Ft-ot irányozott elő, míg Fényeslitkén (a volt rendező pályaudvar területe) 730-740 millió Ft-ot<sup>23</sup>. Utóbbi ipari parkban 2013-ig beruházás nem történt!

A záhonyi vállalkozási övezetet a törvényi előírások szerint 10 év időtartamra létesítették. Az idő lejárt, az övezetet hivatalosan nem szüntették meg, de jogilag már nem létezik.

## Összegzés

2013-ban a kormány meghirdette, hogy az ország hátrányos helyzetű területein vállalkozási övezeteket létesít. Az első tervezet szerint a 175 járás közül 47 vállalkozási övezet lesz, vagyis az ország kistérségeinek több mint negyede, miközben az ország gazdaságilag 2-3 övezetnél többet nem bír el.

Ha valóban beindulnának a beruházások, akkor a gazdasági kedvezmények okozta bevételkiesés, illetve a kormány által a beruházásokhoz nyújtott infrastrukturális feltételek biztosítása olyan költségvetési kiadásokat jelent, ami a költségvetés számára vállalhatatlan. Ahhoz, hogy a ráfordítások megtérüljenek és tényleges nyereséget hozzon ez a program, az övezeteket minimum 15 évre kell létesíteni az 5 év helyett, és meg kell változtatni a teljes területfejlesztési támogatási rendszert:

- Az önrész nem teljesíthető az önkormányzatok számára, amíg működésük lényegében egészében az állami támogatásokra, átengedett bevételekre épül; a tervezett övezetek a leghátrányosabb települések alkotta kistérségekben fognak létrejönni, melyek híján vannak a fejlesztésekre fordítható bevételeknek.
- A megyék a területükön található hátrányos helyzetű települések után kapják a – megyei politikai vezetés által – szétosztható fejlesztési forrásokat, amivel a helyi fejlesztéspolitikai céljaikat megvalósíthatják. Ebből következik: elemi érdekük, hogy a megyében minél több hátrányos helyzetű település legyen, s a támogatást olyan beruházásokra, fejlesztésekre fordítsák, amellyel nő a választópolgárok komfortérzete, de a megye tényleges gazdasági helyzete nem javulna. Egy sikeres záhonyi vállalkozási övezet évente több száz millió Ft szétosztható összegtől fosztaná meg a megyei vezetést.

Hiányoznak az övezetek működését szabályzó törvények is (1996 óta!). A nemzetközi tapasztalatok alapján elvárható, hogy az övezetek megalapításától kezdve közel tíz évig folyamatos jogszabályalkotás szükséges:

- A betelepülő vállalkozások számára jogszabályban, garanciákkal ellátva kell biztosítani a kedvezményeket és a feltételeket. (Pl. ha a záhonyi övezetbe betelepül, akkor a biztosított kedvezményekért cserébe itt kell vámolni az európai uniós országok felé továbbításra kerülő termékeket.)<sup>24</sup>

<sup>23</sup> BHZ Baumeister Építőipari, Kereskedelmi és Szolgáltató Kft. 2004. február 28.

<sup>24</sup> BHZ Baumeister Építőipari, Kereskedelmi és Szolgáltató Kft. 2004. február 28.

- Az ipari vámszabad terület létesítése bejelentéshez van kötve az unióban (engedélyeztetni nem kell). Fel kell készülni az övezetek térségében az EU határait is átlépő beszállítói hálózat kialakítására.
- A humán infrastruktúra kialakításának a forrásigénye is nagy a szakképzéstől a felsőfokú oktatáson át az átképzésig. A beruházók számára fontos a megfelelő, nyelveket beszélő munkaerő, illetve a szociális és egészségügyi ellátás biztosítása.
- Amennyiben Záhony adja az övezet nevét, működési feltételeit (vasút, közút, határátkelő, átrakás, esetleg folyami szállítás), akkor – véleményem szerint – itt célszerű biztosítani a feldolgozás lehetőségét.

A fent javasolt lépések jelentős térszerkezeti átrendeződéssel járnának:

- Záhony európai jelentőségű gazdasági központtá válna.
- A fejlesztés jelentős változásokat eredményezne a város és környéke társadalmi (hatalmi-politikai) viszonyaiban.

Úgy vélem, hogy nemzetközi és hazai gazdasági és politikai jelentősége miatt a záhonyi fejlesztési övezet nem adható magánvállalkozásba. A fejlesztési program csak és kizárólag állami irányítás mellett valósulhatna meg és működhetne. Ha a feltételek teljesülnek, úgy felébred a tetszhalott, ha nem, akkor véglegesen búcsút kell vennünk tőle.

## IRODALOM

195/1996 (XII.19.) kormányrendelet a Záhony és Térsége Vállalkozási Övezet kijelöléséről.

A Magyar Északkeleti Vasút építésének története 1984: Budapest, Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Könyvtára.

A magyar–ukrán határtérség közös fejlesztési koncepciója 2002: Excellence Rt.

A XXI. század elvárásainak megfelelő stratégiai logisztikai raktárbázis megvalósítása 2004: BHZ Baumeister Építőipari, Kereskedelmi és Szolgáltató Kft.

A Záhonyban létesítendő logisztikai és raktárbázis megvalósíthatósági tanulmánya 2004: Budapest, BHZ Baumeister Kft. I.I.H.H. Consulting Kft.

Autópálya-vonalvezetési lehetőség Záhony térségében (előtanulmány) 2000: Budapest, Közlekedés Fővárosi Tervező Iroda Kft.

Az Északkelet-Magyarországi vállalkozási övezetek összefogásán alapuló egységes megjelenési program befektetések ösztönzése céljából 2002: Terra Studio Kft.

Bajor T. 1998a. Záhony logisztikai központ. In: Vértess E.–Knoll I. (szerk.) *Logisztikai Évkönyv 1998*. Magyar Logisztikai Egyesület. Budapest. 13–14.

Bajor T. 2001. Vállalkozási övezetek. *Ma & Holnap* 5: 36–37.

Bajor T. 2008b. Záhony település térségi viszonyai az Osztrák–Magyar Monarchiától napjainkig. In: Buday Sántha A.–Zemplényiné Bartha J. (szerk.) *Évkönyv 2008*. PTE Közgazdaság-tudományi Kara Regionális Politika és Gazdaságtan Doktori Iskola. Pécs. 7–19.

Bajor T. 1998b. Záhony Free Enterprise Zone. In: Bolin, Richard L. (ed.) *World Export Processing Zone Association Conference*. Wien 1996. April. 14–16. The Flagstaff Institute. 21–28.

- Cselényi J.–Lehoczky L.–Kovács L. 1997. *A Záhonyi Ipari Park megvalósíthatósági tanulmánya*. Előterjesztés a vállalalkozási övezetek létrehozására és működésére. Környezetvédelmi és Területfejlesztési Minisztérium. Budapest.
- Fleischer T. 1999. *A záhonyi régió közlekedési helyzetelemzése, jövőképe, összhangban térségi és nemzetközi szerepével*. MTA VKI. Budapest. Kézirat.
- Gazdasági feltételrendszer teljes elemzése, valamint részletes piacanalízis elkészítése a Záhonyi térségben létrehozandó logisztikai raktárbázisra vonatkozóan. A létrehozandó logisztikai raktárbázis gazdasági hatása a térségre. 2004: I.I.H.H. Consulting.
- Horváth F. 2000. *A záhonyi vasúti csomópont története*. Közlekedéstudományi Egyesület Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Területi Szervezetének Pályafenntartási Szakcsoportja. Második kiadás. Záhony.
- Kozák T. é.n.: *A MÁV Cargo szerepe és jelentősége a záhonyi térség fejlesztésében*. [www.integratorforum.hu](http://www.integratorforum.hu)
- Közlekedésfejlesztési és logisztikai program a Záhony és térsége vállalalkozási övezetben 2001: Budapest, Excellence Rt.
- Különleges gazdasági térség project Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében 1994: Megvalósíthatósági tanulmány a magyar kormány részére. International Project Counsellors Limited.
- Magyar Beruházási és Fejlesztési Bank Rt.: Záhony vállalalkozási övezet üzleti koncepciója. 1995.
- Tájékoztató a vállalalkozói övezetek jelenlegi helyzetéről és problémáiról 2000: Magyar Országgyűlés Területfejlesztési Bizottsága Vállalkozási Övezetek Munkacsoport.
- Téralkalmasság-vizsgálat – Záhony Vállalkozási Övezet 1994: Europrojects B Befektető és Tanácsadó Kft.
- Záhony és térségének átfogó logisztikai fejlesztési programját megalapozó megvalósíthatósági tanulmány előkészítése 2006: Nyíregyháza, Budapest, Nyíregyházi Főiskola, Megakom Kft., Investment Zrt.
- Záhony Special Economic Zone Záhony, Hungary Submitted Jointly by Shannon Development, Ireland and Fere Consultants. Paris, 1996.
- Záhony térség logisztikai központ létesítés előzetes előkészítő tanulmánya (rövidített munkaközi anyag) 1996: Budapest, Közlekedés Fővárosi Tervező Iroda Kft.
- Záhony–Kisvárdai térsége regionális rendezési tervének kimunkálását megalapozó előtanulmány I. rész. 1975: Budapest, Váti.